



Amt der Vorarlberger Landesregierung

Zahl: PrsE-11005.00

Bregenz, am 25.08.2010

Europäische Kommission
Rue de la Loi 200
1049 BRÜSSEL
BELGIEN
SMTP: MOVE-TEN-T-POLICY-
REVISION@ec.europa.eu

Auskunft:
Dr. Silvia Behrendt
Tel: +43(0)5574/511-20311

Betreff: [Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen - Konsultation über die künftige Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz, KOM \(2010\) 212 endg. - Stellungnahme des Landes Vorarlberg, Österreich](#)

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Land Vorarlberg nimmt im Rahmen der öffentlichen Konsultation zur Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen - Konsultation über die künftige Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz, KOM (2010) 212 endg., wie folgt Stellung:

Kritische Anmerkungen zur METHODIK und den diesbezüglich aufgeworfenen Fragen (Abschnitt 3., S. 9-10.):

Grundsätzlich erscheint die vorgeschlagene Vorgangsweise der Betrachtung eines Basisnetzes und eines Kernnetzes methodisch plausibel und nachvollziehbar. Die Grundsätze, die auf allen strategischen Ebenen sowohl für das Kernnetz als auch für das Basisnetz Anwendung finden sollen, werden begrüßt, sind aber auch noch zu ergänzen.

Zum Beispiel sollte sich die angesprochene Nachhaltigkeit nicht nur auf die Verringerung der Treibhausgasemissionen beziehen, sondern auch auf Umweltaspekte wie die Verringerung der Luftschadstoffe oder Lärmbelastung. In diesem Zusammenhang sind nicht nur die ökologische, sondern auch die ökonomische und die soziale Dimension der Nachhaltigkeit zu thematisieren, zumal diese auch nicht voneinander zu trennen sind und Nachhaltigkeit erst in der Verknüpfung dieser drei Aspekte verwirklicht ist.

Als weitere endliche Ressource neben der Aufnahmefähigkeit der Umwelt für Verkehrsemissionen und der Bereitstellung von Infrastruktur (Bodenverbrauch, Artenvielfalt usw.) wären die Toleranz / Akzeptanz der Menschen gegenüber diesen ver-

kehrsinduzierten Begleiterscheinungen und deren Finanzierbarkeit als gleichberechtigt anzuerkennen.

Ob die Grundsätze für die Planung angemessen und praktikabel sind, hängt sehr stark von der tatsächlichen Umsetzung ab. Wesentlich erscheint eine enge Verknüpfung zwischen Gesamtnetz und Kernnetz, wobei national der Fokus auf weitere Verbesserungen im Gesamtnetz nicht verloren gehen darf. Auf nationaler Ebene besteht nämlich die Gefahr, dass bei einer Konzentration auf das Kernnetz die Weiterentwicklung beim Gesamtnetz zu kurz kommt. Diese Befürchtung beruht auf Erfahrungen Vorarlbergs in den vergangenen Jahren:

Die Westbahnstrecke von Attnang-Puchheim (Oberösterreich) über Salzburg und Innsbruck bis Vorarlberg ist über weite Strecken heute infrastrukturell nicht mehr zeitgemäß. Im Ergebnis führt dies dazu, dass trotz bestehender Schieneninfrastruktur zwischen Städten das Auto vielfach das schnellste Verkehrsmittel ist. Daneben sind mangelnde Zuverlässigkeit, hohe Verspätungsanfälligkeit und hohe Produktionskosten, die zu wesentlichen Teilen die Länder tragen müssen, die Folge. Ein Fahrzeitvergleich der Relation Feldkirch – Salzburg veranschaulicht die Situation. Verkehrte zwischen diesen Städten der schnellste Zug laut Fahrplan 1989/1990 in 3 Stunden 46 Minuten, benötigt heute – zwanzig Jahre später – ein Railjet 3 Stunden 52 Minuten. Besonders auf der Arlbergbahn zwischen Ötztal und Bludenz, die zum Großteil nach wie vor eingleisig ist (Trasse aus dem vorigen Jahrhundert) sowie auf der deutschen Strecke zwischen Freilassing und Rosenheim, geht viel Zeit verloren. Bei Fahrten zwischen Bludenz und Innsbruck entfällt mehr als die Hälfte der Reisezeit auf Langsamfahrstrecken. Ausbauten, die auf diesen Strecken die Fahrzeit wirksam verkürzen könnten, sind längerfristig nicht geplant. Auf anderen innerösterreichischen Routen wurden in den vergangenen Jahren große Projekte mit signifikanten Fahrzeiteinsparungen realisiert – z. B. Schoberpass und Tauern-Südrampe – oder in Angriff genommen (Koralmbahn).

Bei allen Überlegungen zu neuen Infrastrukturen muss eine Optimierung der Netze zur besseren Nutzung der Netzkapazität der einzelnen Verkehrsträger an oberster Stelle stehen. Eine grenzübergreifende Integration der Verkehrsnetze (auch innerhalb derselben Verkehrsträger) ist dabei dringend zu verfolgen und wird begrüßt. Nicht zu vergessen ist in diesem Zusammenhang die Interoperabilität der Bahn. Um diese zu erreichen ist – insbesondere bei den konventionellen Systemen – deutlich mehr Abstimmung als bisher erforderlich.

Zum optimalen Funktionieren des Verkehrssystems ist im Schienenverkehr, neben den gesamten infrastrukturellen Maßnahmen, zusätzlich die Sicherstellung der Zugangsmöglichkeiten in der Fläche sehr wichtig. Hier sind Maßnahmen zu ergreifen und zu fördern, die eine Umkehr der derzeitigen Trends einleiten. Regionalen Verbesserungen abseits der großen Magistralen – zum Beispiel in den Alpentälern, wo umweltverträgliche Verkehrssysteme aus den bekannten Gründen besonders wichtig sind – ist daher mindestens dieselbe zentrale Bedeutung beizumessen, wie dem Neubau von Hochleistungs-Infrastrukturen. Zugleich ist darauf zu achten, dass die

Ausweisung von Knotenpunkten das weitere Wachstum der betroffenen Städte bzw. Agglomerationen nicht zu einem räumlichen Ungleichgewicht führt. Auch aus diesem Grund sollte gewährleistet sein, dass das Kernnetz mit dem Gesamtnetz abgestimmt wird und auch angrenzende Gemeinden von den Knotenpunkten profitieren.

Zu der in der Arbeitsunterlage vorgeschlagen Erhöhung der Gesamteffizienz des Netzes durch möglichst direkte Verbindungsstrecken, wird festgestellt, dass dieser Planungsansatz zum einen mit erheblichen raumwirksamen Folgen verbunden ist (Zerschneidung von Landschaftsräumen, Erschließung neuer Raumeinheiten etc.). Zum anderen haben direkte Verkehrswege eine störende Wirkung auf gewachsene Landschafts- und Siedlungsgefüge. Bzgl. der Netzkonfiguration ist aus Sicht der Raumplanung weiters das Naturgefahrenpotential zu berücksichtigen. Auf Grund des Klimawandels ist mit einem erhöhten Risiko für Verkehrswege zu rechnen (auftauender Permafrost im Gebirge, Starkniederschläge und damit verbundenes Hochwasser bzw. Murgänge, etc.).

Zusammenfassend ist zu bemerken, dass zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen der TEN-Verkehrsplanung unter Einhaltung der beschriebenen Grundsätze dann einen wesentlichen Beitrag zu einem zukunftsorientierten Verkehrssystem liefern werden, wenn sie optimal im Gesamtnetz eingebettet und abgestimmt sind. Eine wesentliche Voraussetzung zur Steigerung der Wirkung dieser Infrastrukturmaßnahmen ist die konsequente Verbesserung und Weiterentwicklung des Basisnetzes unter Berücksichtigung regionaler Erfordernisse.

Aus der Sicht des Landes Vorarlberg ist daher zukünftig vor allem dem Ausbau des Bahnkorridors über den Arlberg infrastrukturell verstärkt Rechnung zu tragen. Die EK sollte stärker Anreize für MS schaffen, die nationalen Planungen möglichst optimal den europäischen Zielsetzungen anzupassen bzw. mit diesen abzustimmen.

Kritische Anmerkungen zur TEN-V-UMSETZUNG und den diesbezüglich aufgeworfenen Fragen (Abschnitt 3., S. 12.):

Zur Umsetzung sind noch viele Aspekte offen: Wie sehen die Planungsmodelle auf europäischer Ebene aus? Welche Rolle spielen die Modellrechnungen, auf welchen Grundlagen baut das vorgesehene Verkehrsmodell auf und in welcher Qualität wird es vorliegen (wer überprüft die Ergebnisse auf Plausibilität)?

Zur Umsetzung einer wirksamen und koordinierten europäischen Verkehrspolitik ist ergänzend festzuhalten, dass die Zielsetzungen der einzelnen Politikbereiche (Verkehr, Umwelt, Wettbewerb) sehr oft einander widersprechen und damit eine koordinierte, abgestimmte Politik oftmals nicht erkennbar ist. Grundlage für eine positive Weiterentwicklung des Verkehrssystems wäre damit auch die bessere Abstimmung dieser Politikbereiche.

Weiters sollten bei der Umsetzung und Finanzierung des TEN-V-Netzes (Kernnetz und Gesamtnetz) nachstehende Aspekte überlegt werden:

Das Ziel der Verkehrssteuerung durch intelligente Preisbildung wird in der Europäischen Verkehrspolitik schon länger verfolgt. Die Verkehrsteilnehmer sollen über die korrekte Anlastung der externen Kosten bewegt werden, die volkswirtschaftlich und ökologisch beste Option an Transportalternativen auszuwählen. In der Wegekostenrichtlinie ist allerdings nicht vorgesehen, dass die Kosten für die Straßeninfrastruktur (Bau, Betrieb und Erhaltung) über die Benützungsgebühren abgegolten werden müssen. Eine Einhebung der externen Kosten ist erst recht nicht vorgeschrieben. Die Richtlinie enthält nur Angaben zu den Obergrenzen für die Mauttarife, jedoch keine Regelungen zu Mindestsätzen. Eine Verkehrssteuerung durch Preisbildung kann daher nur sehr eingeschränkt erwartet werden, mit Sicherheit jedoch nicht auf den Langstrecken. Das Ziel der Halbzeitbilanz zum Weißbuch Verkehr (2006) „Verlagerung auf Langstrecken“ wird so nicht realisiert werden können. Eine Nachhaltigkeit im Verkehrssystem kann aber nur erreicht werden, wenn das Verkehrsmittel mit den ungünstigsten ökologischen Bilanzen gerade in jenen Bereichen, in denen es geeignete alternative Verkehrssysteme gibt, Marktanteile an verträglichere Verkehrsträger abgibt.

Für das von der Kommission verfolgte Ziel des Übergangs zu einer Wirtschaft mit geringer Kohlenstoffintensität ist eine grundsätzliche Überholung des Verkehrssystems erforderlich. Damit sind auch strukturelle Veränderungen verbunden, die gezielt in die Wege geleitet werden müssen. Da dies nur indirekt über die Rahmenbedingungen möglich ist, wird ein entsprechender Zeitvorlauf benötigt. Die Kommission sieht die strukturellen Defizite in direktem Zusammenhang mit den derzeitigen Verkehrskosten. Die Preisgestaltung im Verkehrssystem erscheint in der Tat ein sehr effektives Mittel zu sein, um die erforderlichen strukturellen Anpassungen zu initiieren. Dazu wurde jedoch bisher lediglich ein Vorschlag für eine schrittweise Strategie zur Internalisierung von externen Kosten vorgelegt.

Schon im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ sind zur Preisbildung Überlegungen enthalten, die bis heute jedoch nicht weiter entwickelt wurden. Auf Seite 85 ist beispielsweise ausgeführt:

„Entgegen einer weit verbreiteten Ansicht wäre eine Einpreisung der Kosten für die europäische Wettbewerbsfähigkeit nicht von Nachteil. Es ist nicht so sehr die Höhe der Abgabenlast insgesamt, die sich wesentlich ändern muss. Einer tiefgreifenden Änderung bedarf vor allem die Struktur dieser Belastung, damit die externen Kosten und die Infrastrukturkosten in die Verkehrspreise eingepreist werden. Wenn bestimmte Mitgliedstaaten die Gesamthöhe der Verkehrsabgaben anheben wollen, so könnte diese Politik, wie Herr Costa hervorgehoben hat, ‚so entwickelt sein (...), dass eine Nettoerhöhung der Besteuerung der Wirtschaft insgesamt vermieden (...) wird‘, beispielsweise dadurch, dass schwerpunktmäßig bei der Preisstruktur angesetzt wird und eventuelle Anhebungen bei der Tarifierung der Infrastrukturnutzung durch eine Senkung bestehender Steuern, z. B. auf die Arbeit, oder durch die Nutzung der Einnahmen zur Finanzierung der Infrastruktur ausgeglichen werden.“

Diese nicht neuen Überlegungen zur Querfinanzierung sollten unbedingt bei den Überlegungen zur Finanzierung und Umsetzung des TEN-V-Netzes Eingang finden.

Kritische Anmerkungen zum RECHTLICHEN UND INSTITUTIONELLEN RAHMEN DER ÜBERPRÜFUNG DER TEN-VPOLITIK und den diesbezüglich aufgeworfenen Fragen (Abschnitt 5., S. 12.):

Grundsätzlich obliegt allen Kommissionsdienststellen die Verpflichtung, in ihrem jeweiligen Arbeitsbereich die zwingenden Vorgaben aus den einschlägigen EU-Richtlinien zu integrieren bzw. zu beachten. Dies ist auch für den Bereich der Verkehrsplanung einzufordern, da sich die Arbeitsunterlage in der gegenwärtigen Fassung ausschließlich auf Treibhausgasemissionen und nicht auf die strategische Reduzierung aller Luftschadstoffemissionen, die entsprechend der einschlägigen EU-Richtlinien verpflichtend vorgeschrieben ist, bezieht.

Aus Sicht des Umweltschutzes ist zusammenfassend anzumerken, dass die Förderung intelligenter Verkehrssysteme und neuer Technologien für eine effizientere Infrastrukturnutzung und Mobilität einen grundsätzlichen Willen zur Implementierung umwelt- und wirtschaftsgerechter Verkehrssysteme erkennen lässt. Eine abschließende Beurteilung von Umweltschutzaspekten ist mangels konkreter Eckpunkte und Handlungsanleitungen in der Arbeitsunterlage jedoch nicht möglich.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Vorarlberger Landesregierung
im Auftrag

Dr. Martina Büchel-Germann

Nachrichtlich an:

1. Verbindungsstelle der Bundesländer , beim Amt der NÖ Landesregierung, Schenkenstraße 4, 1014 Wien, SMTP: vst@vst.gv.at
2. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien, SMTP: elisabeth.poesel@bmvit.gv.at
3. Abt. Verkehrsrecht (Ib), via VOKIS versendet
4. Abt. Umweltschutz (IVe), via VOKIS versendet
5. Abt. Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten (VIa), via VOKIS versendet
6. Abt. Raumplanung und Baurecht (VIIa), via VOKIS versendet
7. Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit des Landes Vorarlberg (UI), via VOKIS versendet